

31999R0718

1999 4 2

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

L 90/1

TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 718/1999

1999 m. kovo 29 d.

dėl Bendrijos laivyno pajėgumo politikos skatinti vidaus vandenų transportą

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 75 straipsnį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydamosi Sutarties 189 straipsnio c punkte išdėstytos procedūros ⁽³⁾,

(1) kadangi Reglamentu (EEB) Nr. 1101/89 ⁽⁴⁾ buvo priimti procedūros nuostatai dėl vidaus vandenų sektoriaus struktūrinio gerinimo, skirtos laivynams, plaukiojantiems Belgijos, Vokietijos, Prancūzijos, Liuksemburgo, Nyderlandų ir Austrijos susietais vidaus vandenų kelių tinklais; kadangi to reglamento tikslas buvo sumažinti perteklinius vidaus vandenų laivynų pajėgumus Bendrijos lygiu koordinuojamomis laivų pašalinimo iš apyvartos schemomis; kadangi tas reglamentas nustoja galioti 1999 m. balandžio 28 d.;

(2) kadangi viena iš tokių struktūrinio gerinimo procedūras palaikančių priemonių, skirta tam, kad nepablogėtų esamų perteklinių pajėgumų padėtis arba neatsirastų papildomų perteklinių pajėgumų, – taisyklė „sena už nauja“ pasirodė būtina vidaus vandenų rinkos veiklai subalansuoti; kadangi, atsiradus svarbių sutrikimų minėtoje rinkoje, ši taisyklė lieka ir pagrindine intervencijos

priemone, kaip nurodyta Direktyvos 96/75/EB ⁽⁵⁾ 1 straipsnyje; kadangi būtina imtis priemonių, kad nuo 1990 m. naudotų pašalinimo iš apyvartos schemų rezultatai nebūtų sunaikinti dėl to, jog iškart nustojus galioti pirmiau paminėtai taisyklei bus imti eksploatuoti nauji pajėgumai; kadangi todėl būtina išlaikyti taisyklės „sena už nauja“ galiojimą ne ilgesniam kaip ketverių metų laikotarpiui, palaipsniui mažinant koeficientus iki nulio pereigai apsaugoti ir Bendrijos rinkos intervencijos etapui užbaigti; kadangi taip pat svarbu išlaikyti priemonę „sena už nauja“ Bendrijos laivynų pajėgumui reguliuoti praėjus tiems ketveriems metams, tačiau kaip atsarginį nulinės padėties mechanizmą, kurį būtų galima vėl panaudoti tik atsiradus rimtų sutrikimų rinkoje, nurodytą Direktyvos 96/75/EB 7 straipsnyje;

(3) kadangi būtina atidžiai kontroliuoti naujų perteklinių pajėgumų atsiradimą visose vidaus vandenų transporto rinkos šakose; kadangi todėl yra svarbu, kad priimtos priemonės būtų taikomos visur ir būtų taikomos visiems kroviniams laivams ir stūmikams; kadangi tokios priemonės neturi būti taikomos laivams, kurie nedidina perteklinių pajėgumų, sujungtų vidaus vandenų tinkluose, nes dirba tik uždaroje nacionalinėse arba tarptautinėse rinkose, ir turi būti sudaryta galimybė išimtimi laikyti laivus, kurių dedveito tonažas yra mažesnis kaip 450 tonų ir todėl jie taip pat nedidina perteklinių pajėgumų; kadangi privatiems laivynams, vykdančioms operacijas savo sąskaita, priešingai, išimties taikyti negalima dėl jų poveikio transporto rinkoms;

(4) kadangi bendras požiūris, leidžiantis valstybėms narėms imtis bendrų priemonių siekiant to paties tikslo, yra *sine qua non* pajėgumams reguliuoti; kadangi Reglamentu (EEB) Nr. 1101/89 numatytų pašalinimo iš apyvartos fondų lėšos vidaus vandenų kelių turinčioms valstybėms narėms turi būti teikiamos toliau, tik naujai paskirčiai, ir jomis turi būti taikoma taisyklė „sena už nauja“; kadangi perteklinės lėšos, likusios iš tos pramonės šakos įmokų į struktūrinio gerinimo schemas, vykdytas iki 1999 m. balandžio 28 d., turi būti padėtos į rezervinį fondą, sujungtą su pirmiau minėtais fondais;

⁽¹⁾ OL C 320, 1998 10 17, p. 4 ir OL C 15, 1999 1 20, p. 15.

⁽²⁾ Nuomonė pareikšta 1998 m. gruodžio 2 d. (OL C 40, 1999 2 15, p. 47).

⁽³⁾ 1998 m. gruodžio 3 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 398, 1998 12 21), 1998 m. gruodžio 21 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 55, 1999 2 25) ir 1999 m. vasario 25 d. Europos Parlamento sprendimas (dar neskelbtas Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ OL L 116, 1989 4 28, p. 25. Reglamentas paskutinį kartą pakeistas 1998 m. balandžio 2 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 742/98 (OL L 103, 1998 4 3, p. 3).

⁽⁵⁾ 1996 m. lapkričio 19 d. Tarybos direktyva 96/75/EB dėl Bendrijos nacionalinio ir tarptautinio vidaus vandenų transporto fraktavimo ir kainodaros sistemų (OL L 304, 1996 11 27, p. 12).

- (5) kadangi, atsižvelgiant į esminius sausakrūvių, skysakrūvių laivų ir stūmikų rinkų skirtumus, patartina kiekviename fonde išskirti atskiras sausakrūvių laivų, tanklaivių ir stūmikų sąskaitas;

- (6) kadangi vykdant su Sutartimi suderinamą ekonominę strategiją atsakomybė už pajėgumų reguliavimą visų pirma tenka sektoriuje veikiančioms įmonėms; kadangi dėl to įvestų priemonių išlaidas turi padengti vidaus vandenų sektoriaus įmonės; kadangi toks pajėgumų reguliavimas reikšia, kad taip išdėstomos sąlygos, kuriomis būtų teikiamos paraiškos leisti pradėti eksploatuoti tam tikrus naujus pajėgumus visiškai neužkertant kelio patekti į rinką; kadangi įmanoma apriboti tokių sąlygų trukmę bei poveikį ir lanksčiai jas priderinti prie rinkos tendencijų, tačiau santyčiai per ketverius metus, pradedant nuo 1999 m. balandžio 29 d., privalo būti sumažinti iki nulio; kadangi santykiui pasiekus nulį taisyklei „sena už nauja“ skirtą reguliavimo mechanizmą reikia išlaikyti kaip atsarginį; kadangi vadovaujantis taisykle „sena už nauja“ sumokėtosios įmokos turi būti sudėtos į rezervinį fondą ir gali būti naudojamos pašalinimo iš apyvartos išmokoms mokėti, jei paaiškės, kad intervencija įsikišti į rinką būtina;

- (7) kadangi pageidautina užtikrinti, kad šiame reglamente nustatytos priemonės ir jų vykdymas neiškreiptų konkurencijos arba nekiltų tokia grėsmė, ypač teikiant tam tikroms įmonėms didesnę pirmenybę, nei to reikalauja bendri interesai; kadangi siekiant nustatyti atitinkamoms įmonėms panašias konkurencijos sąlygas, turi būti nustatyti vienodi dydžiai ir terminai specialiosioms įmokoms į fondus, skirtus naujiems laivams statyti ir pašalinimo iš rinkos išmokoms mokėti, jei tokios įmokos taptų būtinos dėl rimtų rinkos sutrikimų ir laikantis Direktyvos 96/75/EB 8 straipsnyje nurodytos tvarkos;

- (8) kadangi vidaus vandenų kelių laivynai yra Bendrijos laivynai, sprendimus dėl šio pajėgumų reguliavimo mechanizmo reikia priimti Bendrijos lygiu; kadangi teisė priimti tokius sprendimus, kontroliuoti jų vykdymą ir saugoti šiame reglamente išdėstytas konkurencijos sąlygas turi būti suteikta Komisijai; kadangi svarbu, kad Komisija priimtų tokius sprendimus pasitarusi su valstybėmis narėmis ir organizacijomis, Bendrijos lygiu atstovaujančiomis vidaus vandenų transportui;

- (9) kadangi modernizuojant ir restruktūrizuojant Bendrijos laivynus aplinkai bei saugai palankia kryptimi būtina numatyti socialines priemones, skirtas padėti darbuotojams, pageidaujantiems palikti vidaus vandenų kelių pramonės šaką ar įsigyti kvalifikaciją, kurios reikia darbui kituose sektoriuose gauti, be to, ir įmonių sambūrių sukūrimą skatinančias priemones, skirtas darbuotojų kvalifikacijai kelti ir laivų suderinimui su technikos pažanga skatinti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Vidaus vandenų kelių laivams, naudojamiems vežti prekes tarp dviejų ar daugiau taškų vidaus vandenų keliais valstybėse narėse, taikoma šiame reglamente išdėstyta Bendrijos laivyno pajėgumų politika.

Ne ilgesniam kaip ketverių metų laikotarpiui, pradedant nuo 1999 m. balandžio 29 d., šia pajėgumų politika nustatomos sąlygos, kuriomis pradedami eksploatuoti nauji pajėgumai laikantis šio reglamento nuostatų.

2 straipsnis

1. Šis reglamentas taikomas kroviniams laivams ir stūmikiams, teikiantiems transporto paslaugas savo sąskaita arba samdos pagrindais ar už atlygį, ir registruotiems valstybėje narėje, arba jei ne registruotiems, tai valdomiems valstybėje narėje įsisteigusios įmonės.

Šiame reglamente „įmonė“ — tai fizinis arba juridinis asmuo, vykdomas nepramoninę arba pramoninę ekonominę veiklą.

2. Šis reglamentas netaikomas:

- laivams, išskirtinai plaukiojantiems nacionaliniais vandenų keliais, nesusijusiais su kitais vandenų keliais Bendrijoje;
- laivams, kurie dėl savo matmenų negali išplaukti iš nacionalinių vandenų kelių, kuriais jie plaukioja, ir negali įplaukti į kitus Bendrijos vandenų kelius (įkalinti laivai), su sąlyga jei tokie laivai negali konkuruoti su laivais, kuriems taikomas šis reglamentas;
- laivams, dirbantiems išimtinai Dunojuje (ir jo intakuose) iki Kelheimio miesto ir neišplaukiantiems iš jo;
- stūmikiams, kurių varomoji jėga ne didesnė kaip 300 kilovatų;
- vidaus vandenų kelių jūrų laivams ir laivų pervežamoms baržoms, išskirtinai naudojamoms tarptautinio arba nacionalinio transporto operacijoms reisuose, kurių metu perplaukiama jūra;

- f) laivams, naudojamiems išimtinai prekėms sandėliuoti, t. y. laivams, skirtiems pakrauti ir po to iškrauti krovinius toje pačioje vietoje;
- g) dugno gilinimo įrangai, pvz., gruntovežėms baržoms, pontonams ir plūdriajai statybos įrangai, jei tokia įranga nenaudojama kroviniams vežti pagal 1 straipsnio apibrėžimą;
- h) keltams;
- i) laivams, teikiantiems pelno neduodančias viešąsias paslaugas.

3. Kiekviena atitinkama valstybė narė tokia prasme kaip vartojama 3 straipsnio 1 dalyje gali netaikyti šio reglamento laivams, kurių dedveito tonažas mažesnis kaip 450 tonų. Jei valstybė narė pasinaudoja šia teise, ji per šešis mėnesius apie tai informuoja Komisiją; Komisija informuoja kitas valstybes nares.

3 straipsnis

1. Kiekviena valstybė narė, kurios vidaus vandenų keliai yra susiję su kitos valstybės narės vidaus vandenų keliais, ir kurios laivyno tonažas didesnis kaip 100 000 tonų (toliau — atitinkamos valstybės narės), vadovaudamasi savo nacionalinės teisės aktais iš savo administravimo išteklių sukuria Vidaus vandenų fondą (toliau — fondas).
2. Fondą administruoja kompetentingos atitinkamos valstybės narės valdžios institucijos. Kiekviena valstybė narė įtraukia į šio fondo administravimą savo vidaus vandenų kelių vežėjams atstovaujančias organizacijas.
3. Kiekvieną fondą sudaro trys atskiros sąskaitos: viena sausakrūviams laivams, kita tanklaiviams, o trečia stūmikams.

Rezervinis fondas finansuojamas:

- perteklinėmis lėšomis, likusiomis iš iki 1999 m. balandžio 28 d. vykdytų struktūrinio gerinimo schemų, kurias sudaro vien tik šios pramonės šakos finansiniai įnašai,
 - specialiomis įmokomis, nurodytomis 4 straipsnyje,
 - finansiniais ištekliais, kurie gali būti suteikti rinkoje atsiradus rimtų sutrikimų, kaip nurodyta Direktyvos 96/75/EB 7 straipsnyje.
4. Rezervinį fondą galima naudoti su tinkamomis priemonėmis, nurodytomis Direktyvos 96/75/EB 7 straipsnyje, ir ypač vykdyti Bendrijos lygiu organizuotas gerinimo priemones laikantis 6 dalyje ir 6 straipsnyje nurodytos tvarkos.

5. Rezervinį fondą galima naudoti vykdyti 8 straipsnyje nurodytas priemones, jei to vienbalsiai reikalauja vidaus vandenų transportui atstovaujančios organizacijos. Tokiu atveju priemonės turi būti vykdomos Bendrijos lygiu.

6. Fondai teikia savitarpio finansinę paramą atskiroms sąskaitoms, minėtoms šio straipsnio 3 dalies pirmojoje pastraipoje. Tai galioja visoms išlaidoms ir visam finansavimui, nurodytiems 3 dalies antrojoje pastraipoje taip, kad būtų galima užtikrinti vienodą požiūrį į visus vežėjus, kuriems taikomas šis reglamentas, nepaisant to, kuriam fondui priklauso laivas.

7. Atitinkamos valstybės narės toliau administruoja Reglamento (EEB) Nr. 1101/89 3 straipsnyje nurodytą fondą iki bus įkurtas naujas fondas, nurodytas šio straipsnio 1 dalyje.

4 straipsnis

1. Laivus, kuriems taikomas šis reglamentas, ar jie būtų naujai pastatyti, importuoti iš trečiosios šalies arba turintys išplaukti iš vandenų kelių, paminėtų 2 straipsnio 2 dalies a, b ir c punktuose, galima pradėti eksploatuoti su sąlyga (taisyklė „sena už nauja“), kad ketinamo pradėti eksploatuoti laivo savininkas:

- pašalina iš apyvartos laivus, kurių tonažas atitinka Komisijos nustatytą santykį tarp senų ir naujų laivų tonažo, negaudamas pašalinimo iš apyvartos išmokos, arba
 - sumoka į fondą, kuriojantį naująjį laivą, arba į laivo savininko pagal 5 straipsnio 2 dalyje nurodytas sąlygas pasirinktą fondą specialiąją įmoką, atitinkančią pirmiau minėtą santykį, arba, jei savininkas pašalina iš apyvartos mažesnę tonažą, nei reikia pagal minėtąjį santykį, sumoka skirtumą tarp naujojo laivo tonažo ir pašalintojo iš apyvartos tonažo.
2. Skirtingiems rinkos sektoriams, t. y. sausakrūviams laivams, tanklaiviams ir stūmikams, gali būti nustatytas skirtingo dydžio santykis.

Santykis nuolatos mažinamas, kad kuo greičiau ir reguliariais etapais būtų sumažintas iki nulio ne vėliau kaip iki 2003 m. balandžio 29 d.

Kai santykis pasieks nulį, šios procedūros tampa atsarginiu mechanizmu ir jomis galima pasinaudoti tik rinkoje įvykus rimtų sutrikimų kaip numatyta 6 straipsnyje.

3. Laivo savininkas turi turėti galimybę pasirinkti mokėti specialiąją įmoką ar pašalinti iš apyvartos senus laivus:

- tuomet, kai firma pateikia naujo laivo statybos užsakymą arba pateikia paraišką importui, su sąlyga, kad laivas pradedamas eksploatuoti ne vėliau kaip per dvyliką mėnesių po to, arba

— tuomet, kai naujas ar importuotas laivas pradamas eksploatuoti.

Pasirinktas laikas turi būti nurodytas užsakant arba pateikiant paraišką importuoti laivą.

Kompensuoti tonažą pašalinant iš apyvartos pateiktas laivas turi būti pašalintas iš apyvartos prieš pradėdamas eksploatuoti naująjį laivą.

Pradedamų naudoti laivų savininkai, kurie pašalino iš apyvartos didesnę už būtinąjį tonažą, už tai negauna piniginių kompensacijų.

Bet kuri atitinkama valstybė narė gali leisti priskaičiuoti prie kompensacinio tonažo, t. y. laikyti pašalintais iš apyvartos laivus, kurie yra galutinai pašalinami iš rinkos, atiduodant juos eksploatuoti ne kroviniams vežti, o kitiems tikslams, pvz., humanitariniams tikslams skirtus laivus, laivus-muziejus, laivus, skirtus ne Europos besivystančioms šalims arba atiduotus naudoti pelno nesiekiančioms organizacijoms. Ji turi pranešti apie tai Komisijai, kuri informuoja kitas atitinkamas valstybes nares.

4. Stūmikams sąvoka „tonažas“ keičiama į sąvoką „varomoji jėga“.

5. 1 dalyje išdėstytos sąlygos taip pat galioja, jei pajėgumai padidėja pailginus laivą arba pakeitus stūmikų variklius.

6. Pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis ir vidaus vandenų transportui Bendrijos lygiu atstovaujančiomis organizacijomis, Komisija gali leisti neįtraukti specializuotų laivų į šio straipsnio 1 dalies taikymo sritį.

Specializuoti laivai turi būti specialiai ir techniškai suprojektuoti vežti vienos rūšies krovinius ir būti techniškai nepritaikyti vežti kitokių krovinių, tos vienos rūšies krovinių turi būti neįmanoma vežti neturint specialios techninės įrangos, o tokių laivų savininkai privalo pateikti įsipareigojimus raštu, kad savo laivais negabens jokių kitokių krovinių tol, kol galios taisyklė „sena už naują“.

5 straipsnis

1. Už vienoje atitinkamų valstybių narių registruotus laivus specialioji įmoka mokama į tos valstybės narės, kurioje laivas registruotas, fondą. Už neregistruotus laivus, kuriuos naudoja vienoje atitinkamų valstybių narių įsisteigusios įmonės, specialioji įmoka mokama į tos valstybės narės, kurioje įsisteigusios įmonės, fondą.

2. Už laivus, registruotus ne atitinkamose valstybėse narėse, arba neregistruotus laivus, kuriuos naudoja ne atitinkamose valstybėse narėse įsisteigusios įmonės, specialioji įmoka laivo savininko pasirinkimu mokama į vienoje iš atitinkamų valstybių narių įsteigtą fondą.

6 straipsnis

Rinkoje atsiradus rimtų sutrikimų, apibrėžtų Direktyvos 96/75/EB 7 straipsnyje, ir valstybės narės prašymu, pateikusi savo nuomonę minėtos direktyvos 8 straipsnyje nurodytam komitetui ir laikydamasi tame pačiame straipsnyje nustatytos tvarkos, Komisija, laikydamasi minėtos direktyvos 7 straipsnio nuostatų, gali tam tikram laikotarpiui atnaujinti taisyklės „sena už naują“ galiojimą kartu imdamasi arba nesiimdama struktūrinio gerinimo priemonių.

Jeigu imamasi tokių struktūrinio gerinimo priemonių, 2 straipsnio 1 dalyje nurodytų laivų savininkai, kurie pašalina iš apyvartos, t. y. visiškai suardo laivo korpusą, o stūmikų atveju – sunaikina korpusą ir variklį, gali gauti Komisijos nustatyto dydžio pašalinimo iš apyvartos išmoką 7 straipsnyje išdėstytomis sąlygomis iš laivą kuriojančio fondo, jei jame yra lėšų.

Tačiau tokios išmokos gali būti išmokėtos tik už laivus, kurių savininkai įrodo, jog jie sudaro veikiančiojo jų laivyno dalį, t. y.:

— už laivus, kurie yra geros darbinės būklės, ir

— už laivus, kuriems savininkas turi galiojančius tinkamumo plaukio ir tonažo liudijimus arba leidimą užsiimti nacionaliniu vežimu, išduotus vienos iš atitinkamų valstybių narių kompetentingos institucijos,

— už laivus, kurie per 24 mėnesių laikotarpį iki paraiškos pašalinimo iš apyvartos išmokai gauti pateikimo atliko bent dešimt reisų. „Reisas“ reiškia komercinio vežimo operaciją tinkamu vienerūšių kroviniams vežti atstumu (daugiau kaip 50 km) ir vežant pagrįstą laivo krovumo dalį (ne mažiau kaip 70 %) užimančio dydžio krovinį.

Išmokos nesuteikiamos už laivus, kurie dėl avarijos ar kitos patirtos žalos jau nebetaisomi arba kurių remonto išlaidos yra didesnės už pašalinimo iš apyvartos išmoką.

Jei kompetentingos institucijos pagrįstai abejoja, ar laivas, nurodytas paraiškoje pašalinimo iš apyvartos išmokai gauti yra tinkamas eksploatuoti, jie gali pareikalauti eksperto patvirtinti, kad laivas yra tinkamos techninės būklės kroviniams vežti. Jei laivas tokio reikalavimo netenkina, pašalinimo iš apyvartos išmoka neišmokama.

7 straipsnis

1. Pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis ir organizacijomis, atstovaujančiomis vidaus vandenų transportui Bendrijos lygiu, Komisija nustato atskirai sausakrūviams laivams, tanklai-viams ir stūmikams:

- taisyklės „sena už nauja“ santykius 2 straipsnyje nurody-tiems laivams,
- specialiųjų įmokų dydį,
- laikotarpį, per kurį turi būti išmokėtos 6 straipsnyje nuro-dytos pašalinimo iš apyvartos išmokos, jų suteikimo sąly-gos ir dydžiai,
- kiekvieno vidaus vandenų kelių laivų tipo ir kategorijos pri-taikomuosius santykius (lygiavertį tonažą).

2. Specialiosios įmokos ir pašalinimo iš apyvartos išmokos nurodomos eurai. Visuose fonduose tarifai turi būti vienodi.

3. Specialiosios įmokos ir pašalinimo iš apyvartos išmokos už krovinius laivus skaičiuojamos pagal dedveito tonažą, o už stūmikus — pagal laivo varomąją jėgą.

4. Pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis ir organizacijomis, atstovaujančiomis vidaus vandenų transportui Bendrijos lygiu, Komisija nustato išsamias savitarpio finansinės paramos, nurodytos 3 straipsnio 6 dalyje, taisykles.

5. Komisijos priimtuose sprendimuose taip pat atsižvelgiama į Bendrijos transporto rinkų stebėjimo rezultatus ir bet kokius galimus pasikeitimus jose, taip pat į poreikį išvengti bet kokio konkurencijos iškraipymo, prieštaraujančio bendriems intere-sams. Tam, kad rinka būtų tinkamiau stebima, statomų arba importuojamų laivų savininkai privalo informuoti fondus prieš šešis mėnesius iki pradėdami laivus eksploatuoti.

8 straipsnis

Nepažeisdama 3 straipsnio 5 dalies nuostatų, valstybė narė gali imtis priemonių, būtent:

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 1999 m. kovo 29 d.

- padėti šią pramonės šaką paliekantiems vidaus vandenų vežėjams gauti ankstyvą ištarnauto laiko pensiją arba užsiimti kita ekonomine veikla,
- organizuoti profesinio mokymo arba perkvalifikavimo pro-gramas šią pramonės šaką paliekantiems darbuotojams,
- skatinti privačius savininkus veiklos vykdytojus stoti į verslo asociacijas,
- skatinti derinti laivus su technikos pažanga, kad pagerėtų darbo sąlygos ir būtų skatinama laikytis techninės saugos reikalavimų,
- padidinti darbuotojų kvalifikaciją užtikrinant šio verslo plėtrą ir ateitį.

9 straipsnis

1. Valstybės narės patvirtina priemones, kurios įgyvendina šį reglamentą, ir apie tai praneša Komisijai.

Tos priemonės, *inter alia*, leidžia nuolat ir efektyviai patikrinti, kaip laikomasi šiuo reglamentu įmonėms nustatytų įsipareigo-jimų ir įgyvendinant šį reglamentą priimtų nacionalinių nuo-statų, bei nustato atitinkamas nuobaudas pažeidimų atveju.

2. Valstybės narės kasmet suteikia Komisijai visą reikiamą informaciją apie programos „sena už nauja“ pažangą, fondų ir jų rezervinių fondų finansinę padėtį.

3. Komisija priima sprendimus, kuriuos privalo priimti pagal 7 straipsnio nuostatas.

4. Komisija užtikrina, kad fondai taikytų šį reglamentą visiems vienodai ir užtikrina tokio taikymo koordinavimą.

10 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja 1999 m. balandžio 29 d.

Tarybos vardu
Pirmininkas
F. MÜNTEFERING